

ЧТО МЕШАЕТ ИННОВАЦИЯМ

В Санкт-Петербурге 3-4 декабря 2009 г. состоялась Вторая международная конференция «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве». Как и годом раньше, инициаторами ее проведения выступили Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» и НП «АСДОР Северо-Запад» при поддержке Федерального дорожного агентства Минтранса РФ.

Основной целью конференции было не только содействие внедрению прогрессивных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов в дорожном хозяйстве. Участникам было важно разобраться в главном вопросе: что же мешает широкомасштабному внедрению инноваций, а следовательно, тормозит дальнейшее развитие дорожной отрасли России?

В конференции приняли участие руководители федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, представители ведущих проектных и подрядных организаций, зарубежные коллеги. География участия шагнула далеко за пределы Северо-Запада и простиралась с запада на восток от Петербурга до Хабаровска, с севера на юг от Архангельска до Сочи. Поделиться с россиянами своим теоретическим и практическим опытом приехали специалисты из Австрии, Финляндии, Германии, Республики Беларусь, Латвии, Украины. Такое многостороннее участие дополнительно убеждает в важности и актуальности рассматриваемых

проблем и общей заинтересованности дорожного сообщества в скорейшем их разрешении.

Пленарное заседание открыли директор НП «АСДОР Северо-Запад» **Ю.А. Агафонов**, заместитель председателя Комитета Государственной Думы РФ по строительству и земельным отношениям, председатель Экспертного совета по дорожному хозяйству **Ю.В. Свердлов** и статс-секретарь Федеральной антимонопольной службы РФ **А.Ю. Цариковский**.

Практически сразу, с первых выступлений, из зала посыпались вопросы. Участников интересовало законодательное и антимонопольное регулирование в сфере дорожного хозяйства и транспортного комплекса в целом. Юрий Агафонов поднял проблему, связанную с аукционной формой размещения госзаказа. Участники констатировали, что такая форма не является стимулом для внедрения инновационных технологий, материалов, оборудования.

В ходе двухдневных заседаний, дискуссий и круглых столов (в том числе и стихийно организованных участниками) была проанализирована существующая практика госзаказа в дорожном строительстве, дана оценка имеющейся системе ценообразования, выработаны единые взгляды и подходы к ряду отраслевых проблем.

А их накопилось немало. Одна из главных – недофинансирование. Сегодня две трети дорожного бюджета страны тратится на ремонт дорог, и только треть – на строительство новых. А недоремонт российских дорог достигает 70%. Известно, что автомобили в России служат на 30% меньше и требуют в три раза больше средств на ремонт из-за плохого качества дорожного покрытия. Такие вот нерадостные цифры приводили некоторые докладчики в своих выступлениях. Между тем правительство страны, ссылаясь на кризис, сокращает дорожный бюджет. В ряде других стран происходит с точностью до наоборот. Вложения на подобные цели растут, а данная мера рассматривается как важнейшая антикризисная.

– Уже сегодня строители обеспокоены сокращением финансирования в очередном 2010 году. Такая политика может привести к критическому увеличению числа разбитых трасс, – сказал в своем



выступлении директор НП «АСДОР Северо-Запад» Юрий Агафонов. Отрицательную роль, по его мнению, здесь сыграла все та же практика проведения аукционов, пришедших на смену тендерам.

– По результатам аукционов демпинг порой достигает 50-70%. Однако многие организаторы торгов не вникают в конечный результат процедуры: провели, отчитались, сэкономили. А какой ценой и какой в итоге построен объект, никого не волнует, – заметил руководитель АСДОР. – Мы уже обращались в правительство и Государственную Думу с предложением отменить аукционы, однако там нас не услышали. Но останавливаться на этом мы не должны.

Как и ожидалось, тема аукционов как формы госзаказа стала одной из основных обсуждаемых на конференции. Некоторые средства массовой информации в своих сообщениях для краткости так и назвали прошедший форум – «конференция по аукционам». Факт столь же отрадный, сколь и настораживающий, но вполне объяснимый: производственники все чаще обращаются к законодательной и исполнительной власти с различными инициативами. С одной стороны, данное обстоятельство указывает на профессиональную зрелость специалистов-дорожников и готовность их к дальнейшему росту и развитию, с другой – на несовершенство нашей законодательной базы в дорожной сфере и отсутствие действенных механизмов реализации существующих нормативных актов.

Исполнительный директор петербургского отделения Российского центра ценнообразования в строительстве (РЦС СПб) Александр Штоколов, прямо обратившись к основной тематике конференции, был категоричен:

– Закон 94-ФЗ препятствует инновациям в строительстве, поскольку главный критерий аукциона – максимальное снижение цены. Это тот фактор, при котором любые затраты на что-то новое становятся невыгодными. Отсутствие расценок на новые материалы, технику и оборудование становится реальной преградой для движения вперед.

Причины, которые тормозят инновационные процессы в дорожном строительстве, отмечались всеми выступающими. Среди наиболее часто называемых негативных моментов – несовершенство закона, регламентирующего проведение аукционов, контрафактные материалы, недобросовестность поставщиков, отсутствие нормативной базы на отдельные виды материалов, отсутствие системы контроля качества используемых материалов, проектных и строительных работ.

Резолюцией, принятой по итогам конференции, дорожники намерены призвать правительство и Думу отменить аукционы. У федеральной антимонопольной службы на этот счет свои аргументы.

– Все жалуются, что аукционы не дают возможности внедрять инновационные технологии. А что мешает прописать это в конкурсной документации? –

недоумевает постоянный участник конференций по инновациям статс-секретарь ФАС Андрей Цариковский. – Очень часто, когда люди ругают 94-й закон, я вспоминаю нашу знаменитую рекламу: не любите кошек? Вы просто не умеете их готовить. Просто люди не умеют, а иногда и не хотят работать с этими законами...

В подтверждение своих слов он привел недалевидную политику авансирования подрядчиков:

– Когда за подряд в 400 миллионов берется компания с офисом в три стола, и, получив аванс в 30%, уходит в неизвестность – заказчику остается винить только себя. Выход здесь один: аванс в 5-7% и большое количество этапов. Не преодолели первый – до свидания, – советует заказчикам статс-секретарь ФАС. – Со своей стороны отмечу, что в ФАС с неослабным вниманием наблюдают за деятельностью дорожного комплекса. Сейчас мы заканчиваем формирование экспертного совета по вопросам дорожного хозяйства. Ожидается, что первое заседание совета состоится в январе-феврале.

Свои мнения по обсуждаемым проблемам также высказали заместитель председателя Комитета Госдумы по строительству и земельным отношениям Юрий Свердлов, руководитель Дорожного агентства Республики Коми Валерий Аликин, заместитель директора «Архавтодора» Виктор Белицын, генеральный директор ЗАО «Инвестконкурс» Александр Симановский, технический





директор ЗАО «Институт «Стройпроект» Борис Суровцев, почетный дорожник России Игорь Мельников, директор по науке НПИ «ИМИДИС» профессор МАДИ (ГТУ) Александр Васильев и другие. Все без исключения выступающие выразили серьезную обеспокоенность существующим положением дел в области внедрения инноваций.



Резюмируя суть выступлений, можно сделать следующие выводы: вопреки ожиданиям, реформирование системы ценообразования в дорожном строительстве так и не состоялось. Понине действующие устаревшие сметные и технические нормативы (ГОСТы и СНИПы 80-х гг.) на строительные, ремонтно-строительные, монтажные и пусконаладочные работы не учитывают применение современных высококачественных и высокопроизводительных машин и механизмов, новых технологий и материалов. Неравномерное и запоздалое финансирование по остаточному принципу отражается на темпах и качестве строительства. Практически именно выстроенная система финансирования приводит к вынужденному несезонному строительству дорог низкого качества.



Не менее важный и емкий тематический блок конференции был посвящен непосредственно инновациям в дорожном хозяйстве. Проблема рассматривалась с точки зрения достижения более высокого качества строительства и ремонта за счет применения технологических новинок, и одновременно – как инструмент снижения бюджетных расходов.

Инновационные ресурсы и технологии позволяют не только сократить сроки строительства и повысить его качество, но и снизить стоимость объектов, получив значительную экономию средств при дальнейшей их эксплуатации, что фактически сокращает как текущие бюджетные расходы, так и будущие, увеличивает долговечность российских дорог. Инновации должны и могут экономить!

Участники конференции были ознакомлены с примерами отечественного и зарубежного опыта применения передовых технологических и управленческих решений при строительстве, ремонте и эксплуатации дорог. Дмитрий Применко (ООО «Севзапдорстрой») поделился опытом использования в производстве горячейвосстановительнойпереработки покрытия и ремиксерной стабилизации основания дорожной одежды комплексом передвижного оборудования «Роадмикс» и «Экохитер» (Финляндия). При данном методе капремонт обходится не дороже ремонта. О преимуществах укладки дорожного покрытия по технологии «Компакт-Асфальт» рассказал Дмитрий Юшкевич (ЗАО «Атлас Копко»). Несколько лет метод и оборудование апробирует ЗАО «Дорожник-92». Износ покрытия за три года эксплуатации не превышает 5 мм. Производительность оборудования достигает 3 км в сутки.

При обсуждении вопросов конференции, часто принимавшем форму дискуссии, участники стремились найти инструменты стимулирования проектных и строительных организаций для



внедрения инноваций. Речь шла о современных материалах, конструкциях, оборудовании, информационно-аналитических системах для проектирования, управления работами и эксплуатации дорожных сооружений.

Генеральный директор ООО «ЭКО-РОУДС» Андрей Петришев предложил весьма эффективный способ стабилизации грунтов с помощью инновационного продукта на основе биомассы. Метод позволяет эффективно и с малыми затратами увеличить прочность, плотность и износостойкость дорожного полотна и дорожного основания. Это весьма разумное решение и для содержания сельских дорог, так как по различным оценкам до 30% сельских населенных пунктов не имеют дорог с твердым покрытием.

Подробные пояснения о качестве дорожных битумов и гармонизации нормативных требований к ним дала заместитель генерального директора ООО «Испытательный центр – Дорсервис» Татьяна Худякова. В продолжение ее выступления генеральный директор ООО «ИНТЕК» Матвей Смирнов высказался о проблемах поставок битума, напрямую связанных с конечными результатами работы дорожников. По его мнению, возникает явное несоответствие проведения аукционов, где заявляется одна цена, а затем происходит рост котировок на нефтепродукты. Определенный отпечаток накладывает сезонность – несовпадение начала производства битума на НПЗ, производства асфальта

на АБЗ и старта работ у дорожников. В 2009 г. сезон транспортировки занимал лишь два месяца: июль и август. То есть значительную часть года вагоны простаивали, а перевозчик, соответственно, нес убытки.

Зарубежным опытом обустройства современных систем дорожного ограждения поделился д-р Томас Эдль (Delta Bloc Europa GmbH, Австрия). Он дал сравнительный анализ стальных и бетонных систем ограждения с учетом европейской нормы EN 1317.

Конференция показала общую заинтересованность в достижении позитивных изменений в сфере дорожного хозяйства. Но для этого нужно ликвидировать существующие противоречия, межведомственные бюрократические барьеры. Только добившись принципиального соответствия между существующей нормативной и законодательной базой, целесообразностью и здравым смыслом, можно строить хорошие дороги.

Стимулирование инновационных процессов возможно только через правильно выстроенные системы финансирования и ценообразования дорожного строительства. Таким было единодушное мнение присутствующих.

Итогом конференции стала резолюция. В целях ускоренного строительства разветвленной дорожной сети страны и ликвидации обозначенных проблем, участники конференции предложили обратиться в Совет Федерации ФС РФ,

Государственную Думу ФС РФ и Правительство РФ с рядом предложений. Среди них:

- Поддержать инициативу Президента РФ о создании Федерального дорожного фонда как оптимального способа управления финансированием дорожной отрасли, с созданием в регионах территориальных дорожных фондов для комплексного развития дорожной сети России.

- Внести поправки в ФЗ № 94 «О государственных закупках» в отношении отмены аукционов на выполнение работ по проектированию и строительству. Аукционы не стимулируют применение современных инновационных конструктивно-технологических проектных решений, новейших технологий и материалов в строительной отрасли. Это повсеместно снизило качество выполненных работ.

- Сохранить в 2010 г. объем и график финансирования дорожного комплекса России в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг.» на запланированном уровне. Развитие дорожно-транспортной сети в настоящее время особенно необходимо, поскольку является одним из инструментов стабилизации российской экономики.

- Обеспечить исполнителям государственного заказа кредитные ресурсы по ставке 5% годовых через уполномоченные банки, предоставляя им для этого средства на специальный счет без уплаты процентов. Использование средств со специальных счетов на другие цели необходимо запретить.

